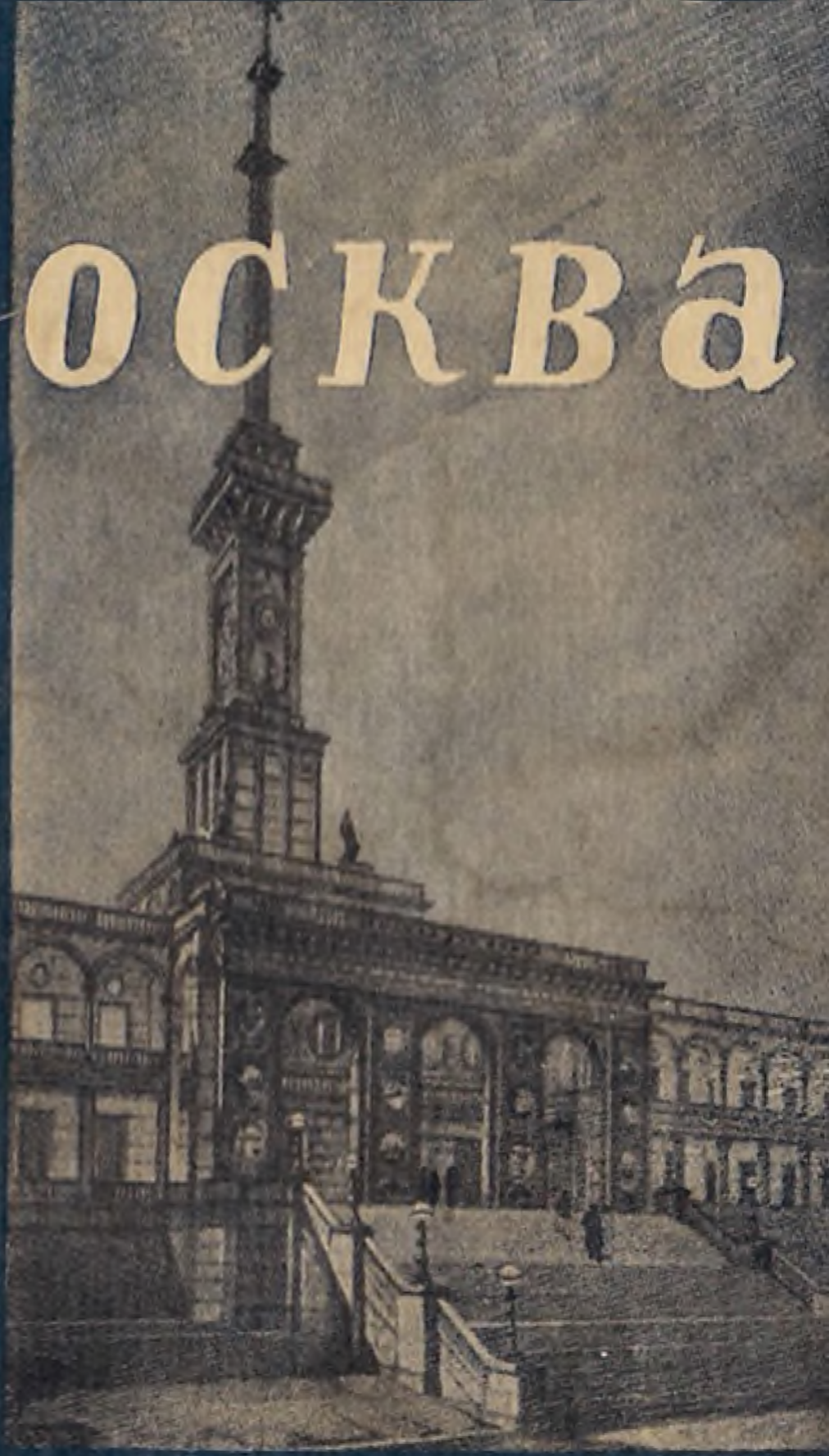
Москва



порт

АНДРЕЙ РАССТАНОВ

МОСКВА-ПОРТ

ИЗДАНИЕ КУЛЬТУРНО-ВОСПИТАТЕЛЬНОГО ОТДЕЛА
ДМИТЛАГА НКВД СССР
1937

Не подлежит распространению за пределы лагеря

ЭТО БЫЛО ВЧЕРА

Когда москвич входит в блистающий огнями и мраморами вестибюль станции московского Метро, вспоминает ли он о коварном плывуне и неподатливых известняках, о предательской и опасной воде, рвущейся в шахты, о героизме, о подвигах целых бригад?

Если и вспоминает, то как о минувшем, сделавшемся достоянием истории.

Давно ли высокие стены Перервинского шлюза казались при свете лунной ночи очертаниями какого-то фантастического замка, а быки Перервинской плотины, еще кое-где одетой лесами, походили на бастионы грандиозной крепости? Давно ли в лагерной газете „Перековка" писали об отряде бетонщиков Гомана и других строителях Перервинского узла?

А ныне московские пароходы подплывают к шлюзу, поднимающемуся над уровнем воды только на три метра. Бесшумно открываются ворота, и судно входит в бетонную камеру. Все делается так плавно, так быстро, так, на первый взгляд, просто, что пассажиру и в голову не приходит мысль об

огромном труде, технических исканиях, об авральных ночах и горячих месяцах поистине самоотверженной работы, овеществленной в этом красивом сооружении.

Сложнейший бетон, замечательные механизмы скрыты под водой, и только руководитель экскурсии, может быть, расскажет экскурсантам о том, что на месте плотины, на огромной глубине, в тесных кессонах работали люди, что буквально за каждую пядь земли, за каждый кубометр бетона боролись каналоармейцы.

Завтра волжская вода хлынет в готовый канал. Поднимаемая могучими насосами, она достигнет озер, образованных плотинами на водоразделе, потечет вниз к Москве, и вся гигантская цепь сооружений предстанет перед взором путешественника законченной, как бы отлитой в изящные, величественные, спокойные формы. И никто уже не увидит котлованов, в которых, гремя, грызли грунт экскаваторы, вереницей тянулись грабарки, тачечники ставили рекорды высокой производительности.

Минувшая зима 1936—1937 года была последней зимой, когда можно было увидеть дно Химкинского водохранилища: остатки бугров, выбоины, ямы. Но уже снесены хибарки, с незапамятных времен ютившиеся на пустырях под Москвой; уже очищены бывшие места свалок; уже разобрана небольшая суконная фабрика, и новое озеро, созданное самой высокой в стране Химкинской земляной плотиной, с каждым днем наполняется водой.

Неслыханно быстро летит у нас время — наше советское, большевистское время: неузнаваемо преобразуют руки строителей великую столицу. И недалек час, когда лишь в памяти инженеров, лагерных

работников и каналоармейцев останутся смутные картины неприглядных мест, прилегавших к Ленинградскому шоссе.

ЭТО БУДЕТ ЗАВТРА

В 1937 году к многочисленным московским вокзалам прибавляется еще один вокзал. Не удивляйтесь, это именно пассажирский вокзал, к которому из Москвы можно будет доехать автобусом, троллейбусом, трамваем и, впоследствии, на метро. Но, кроме того, к этому вокзалу можно подплыть и на быстроходных катерах, так называемых водных трамваях, на теплоходах, на гребных лодках и яхтах.

С этого вокзала можно будет отправиться без пересадки в Архангельск и Мурманск, к Ледовитому и Белому морям, на Ладогу, Ленинград и в Балтийское море, в приволжские города и на Каспий. А после соединения Волги с Доном с Московского пассажирского вокзала откроется прямой путь в донские станицы и дальше в Ростов, в Азовское море, в Крым.

Если гигантское водохранилище, образованное на Волге Иваньковской плотиной, называют „Московским морем", то Химкинское водохранилище с полным правом можно назвать „Подмосковным озером". На этом озере располагается один из самых крупных в мире речных портов.

Маленькое словечко „порт" охватывает много очень больших сооружений.

Здесь будут построены: грузовая гавань с большими кранами и другими погрузочными механизмами; пассажирская пристань с лебаркадером; лодочная, спортивная и катерная пристани; особая очистительная пристань; водный стадион „Динамо", пакгаузы и склады.

Да, турист, который пожелает осмотреть наш порт, не увидит прежней портовой „экзотики".

Наш канал, по выражению товарища Кагановича, это „родной брат метро". Вход в канал должен был быть не менее красивым, чем любая из станций Московского метрополитена.

Но у канала есть огромные преимущества перед метро. Строители порта имели для осуществления своих творческих замыслов такие возможности, как водный простор, выравненный в изумрудные берега; как рощи, спускающиеся в районе Покровско-Глебова к реке Химке; как широкая долина, где можно было распланировать бетонно-гранитно-мраморные сооружения. И если метро рассчитан только на световые эффекты, потому что под его сводами господствует вечная ночь, то наши архитекторы могли рассчитывать и на яркий летний день, когда солнце отражается в светлых водах, когда спортсмены—пловцы и гребцы — отдыхают на пляжах, когда пестрая толпа переливается в многоцветных гранитах и мраморах вокзала.

Строители стремились к тому, чтобы Московский порт представлял собою лицо всего великого сооружения Сталинской эпохи, чтобы человек, начинающий поездку по каналу, сразу был охвачен атмосферой культуры, величественной простоты, умной и удобной целесообразности.

Но, кроме того, Московский порт—это огромная грузовая гавань. Суда с нефтью Кавказа и хлебом Поволжья, с гранитом и лесами Карелии, с мурманской и астраханской сельдью, с закавказским хлопком и северной пушниной без перегрузки будут плыть к многомиллионному городу и разгружаться в его порту.

Всякий, кто побывал в Ярославле и Рыбинске, знает, какие огромные резервуары, склады, пакгаузы

Осень была дождливая, глинистый грунт был вязок, тяжел

обслуживают перегрузку товаров с волжских судов на железнодорожные линии, ведущие к столице страны. Но мало кто представляет себе, как удорожают перевозки все перегрузочные операции и транспорт по железным дорогам. Везти лес из Карелии или нефть с Кавказа тысячи километров до Ярославля или Рыбинска было дешевле, чем перевезти эти же грузы железной дорогой от волжских портов до Москвы.

Перегрузки и железнодорожные перевозки с

каждым годом становились все более „узким местом", тормозившим развитие судоходства на Волге. Непрерывный водный путь со всех концов страны прямо к московским фабрикам, заводам и складам разрешает острые проблемы снабжения столицы строительными материалами, сырьем, горючим и продовольствием. Огромный размер грузооборота по нашему каналу, особенно после поднятия верхней Волги Угличской и Рыбинской плотинами, потребовал оборудования порта мощными и наиболее усовершенствованными механизмами.

Задача, поставленная перед строителями Партией и Правительством, заключалась в том, чтобы соединить это деловое хозяйственное назначение порта с красотой, приветливостью, удобствами и безупречной чистотой одного из лучших уголков пролетарской столицы.

КАК ЭТО НАЧАЛОСЬ

5-го сентября 1935 года группа каналоармейцев была переведена с „Глубокой выемки" ближе к Москве, на место заброшенного кирпичного завода. Это были люди, привыкшие к трудной и напряженной работе в плывунах и глинах „Глубокой"; люди, только что выдержавшие четырехмесячный штурм и победившие в этом штурме; люди, много раз державшие в своих руках переходящее знамя Моссовета и знамя строительства. Но даже эти люди, прибыв в район будущего порта, немножко растерялись. Кругом был пустырь, мелкие домишки, полуразрушенные склады и навесы кирпичного завода.

Каналоармейцы „Глубокой" умели горячо работать. Они полюбили эти необыкновенные темпы, с каждым днем приближавшие их к цели. Но они при-

вики к образцово налаженному лагерному быту, сродниться с просторными теплыми бараками, с частой баней, со стахановскими столовыми, с парикмахерской, со свеже-выпеченным хлебом. Ничего этого на новом месте работы не было.

Обычно плотники предшествовали приезду канармейских отрядов и подготовляли для них жилье. Теперь же сроки строительства порта были таковы, что пришлось создавать новый лагерный городок одновременно с началом работ.

Начали с того, что здесь же, неподалеку от будущего водохранилища, поставили временные палатки. В несколько дней отремонтировали развалины кирпичного завода под баню, столовую и хлебопекарню. Вскоре на расстоянии километра, по другую сторону Ленинградского шоссе, застучали топоры плотников, строивших новый участок.

Осень была дождливая, ветряная, слякотная. Уже с октября шел снег пополам с дождем и тут же таял. Глинистый грунт был вязок, тяжел.

Место оказывалось чрезвычайно неудобным. Инженеры ломали себе голову, придумывая проекты организации работ. Часть грунта можно было „взять" грабарками; остальную, большую часть следовало разрабатывать экскаваторами. Но зима была на носу, а в зимних условиях экскаваторы требовали особой заботы.

Зима! Она приближалась с каждым днем. Она вселяла тревогу не только потому, что еще не готовы были отепленные помещения и что зимой труднее работать. Нет, эта зима казалась страшной из-за огромной программы работ.

Весною, как только спадут сильные морозы, предстояло начать укладывать бетон. Тут не могло быть никакой отсрочки.

Если бы строители порта не подготовились к паводку, если бы они оставили земляные работы на теплое время, то это вызвало бы неминуемые запоздания с бетоном. А бетон, в свою очередь, задержал бы сложные и трудоемкие архитектурно-строительные и монтажные работы, и все вместе сорвало бы сроки сдачи порта.

Передовые каналоармейцы понимали, что задержка порта—это означало бы опоздание со сдачей всего канала.

И вот под Москвой начались зимние бои. Многотиражка Хлебниковского района полосу за полосой посвящала порту. Лагкоры писали о неполадках, и каждый день маленькие листки выездной „Перековки" были той взрывчатой силой, которая толкала людей вперед, не позволяла им останавливаться на достигнутом, выделяя лучших ударников, поддерживала бодрое настроение.

Утром и вечером воспитатели под осенними дождями и ветрами выходили на трассу. Районная агитбригада, плясуны, гармонисты „Глубокой", железная дисциплина, славные традиции—все было использовано для того, чтобы сразу же дать портовым работам широкий размах.

А в досчатых конторах начальников сооружений и прорабов созревал хитрый и дерзкий план: одолеть землю экскаваторами и водой.

В те первые дни на строительстве порта работал только один экскаватор прославленный впоследствии ППГ-17.

После „Глубокой выемки"—этого университета экскавации—у машинистов, механиков, кочегаров уже был большой опыт. Но знаменитое лето 1936 года—лето всесоюзных экскаваторных рекордов—было

еще впереди. Целая армия работников „большой механизации" уже освоила работу на экскаваторах в трудных условиях. Но тех стахановских темпов, тех славных побед в борьбе с простоями, о которых через полгода узнала вся страна, тогда еще не было.

Главное же, не было практики зимней работы экскаватора. Работники экскаваторного комплекса ППГ-17 под предводительством инженера А. Телегина начали с того, что отеплили подачу воды к своему снаряду. Экскаватор готовили к зиме тщательно, заботливо и любовно, как снаряжают в арктическое путешествие полярных исследователей.

Особенно прославились здесь имена экскаваторщиков Бардина и Нойкина. Оба они пришли к нам на канал с других строительств. Но здесь они получили высшую квалификацию, и по праву являются подлинными пионерами экскаваторного дела, проложившими в нем новые пути.

Рекорд ППГ-17 по объему вынутого грунта — скромный рекорд, не могущий итти в сравнение с рекордом ковровца № 30 и другими, поставленными в следующее лето. Тем не менее, в разгаре зимы в порт приезжали не только работники других районов строительства, но и представители иных строек и трестов.

Им здесь было чему поучиться: может быть, впервые за всю историю экскаваторного дела в Советском Союзе перед ними был снаряд, работавший зимой, как летом, словно не испытывая на себе влияния сурового климата. Приезжавшие осматривали отепленные трубы и другие приспособления, расспрашивали работников и узнавали, что секрет успеха заключался в систематической и педантичной заботе о машине, в постоянном ремонте каждой ее части,

в повседневном инструктировании и проверке каждого работника.

Победой экскаватора ППГ-17 началась длительная и сложная борьба за своевременное окончание порта.

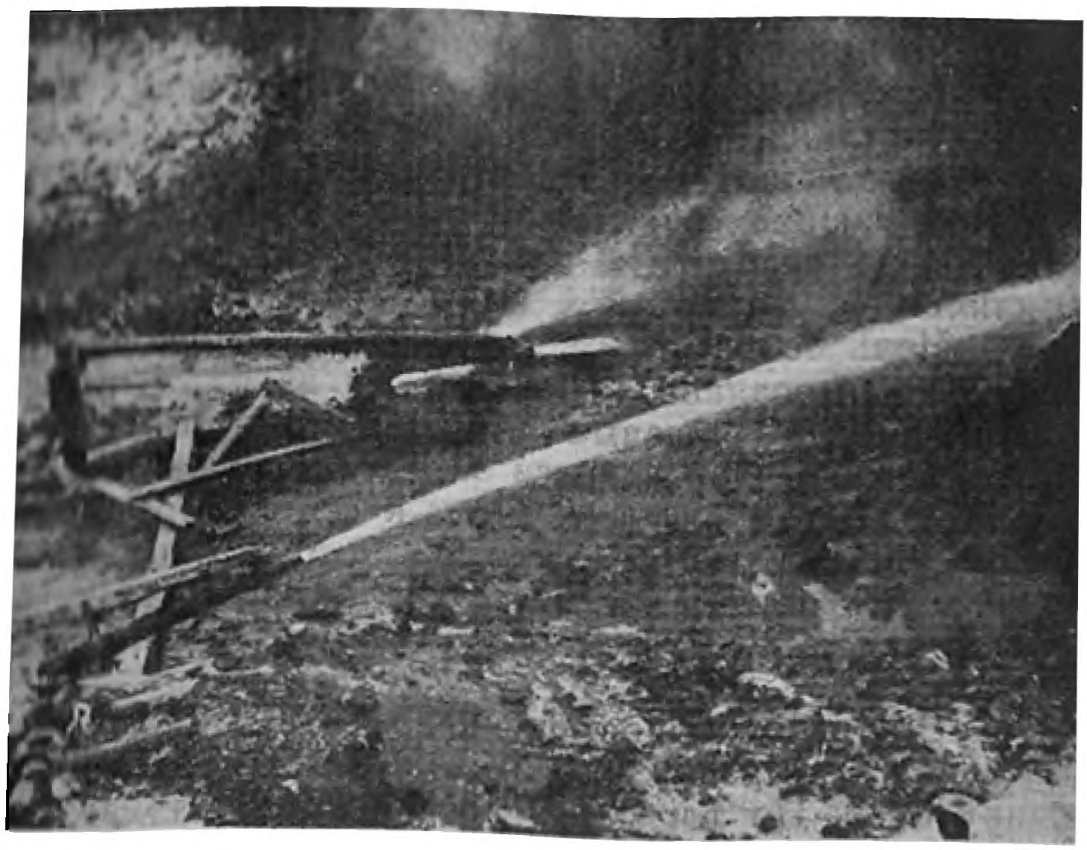
СМЕТКА И ГЕРОИКА

Успехи зимней работы экскаватора окрылили молодых инженеров и внушили им еще более дерзкий план. Строители „Глубокой" были первыми людьми, применившими гидросмыв грунта с железнодорожных платформ. Они видели, какая мощная сила таится в водяной струе, под большим напором вырывавшийся из брандспойта. Они знали об опытах применения гидромеханизации, производившихся в разных районах строительства под руководством энтузиаста этого дела—советского инженера Холина.

На каждом шагу они сталкивались с трудностями разработки мерзлого грунта. Взрывные работы всегда предшествовали работе тачечников и экскаваторов.

И перед технической мыслью строителей порта встал интереснейший вопрос: если усилить давление воды, если повысить его до чудовищной силы в 16 атмосфер, то не сможет ли такая мощная струя разбивать мерзлый грунт?

И вот та самая вода, которая всегда была источником неполадок зимой, превратилась в орудие победы над морозами. После того, как удалось наладить гидроустановку, водяная струя буквально срезала откосы, действуя подобно исполинской невиданной бритве. Гидроразработка грунта при 20—30-градусных морозах ни на минуту не прекращалась. Это потребовало забот еще более сложных и кропотливых, чем зимняя работа экскаваторов. Но зато организаторы этого дела могут гордиться: они первые дока-



Вода превратилась в орудие побед над морозами

кали, что работа водой при морозах не утопия, не бредни энтузиастов, а вполне реальная, осуществленная советской техникой, возможность.

Кроме изобретательности организаторов стройки, земляные работы в порту требовали особого упорства, а подчас и героизма самих каналоармейцев.

Рельеф местности был чрезвычайно неудобен, надо было построить и несколько раз в течение зимы изменять схему подъездных дорог для автомашин и для грабарок. Ночная работа на скользких, а

иногда и довольно крутых автолежневках требовала от шоферов исключительного внимания и напряжения.

— Как-то, — рассказывает каналоармеец, бригадир Жигулин, — уже за полночь мы узнали, что одна автомашина потерпела аварию. Побежали к месту. Смотрим, машина буквально висит над речкой. Передняя часть ее слетела, а задние колеса как-то зацепились.

— Ночь была ветряная. Перед мостом скопилась вереница грузовиков. Шоферы сигналят. С одной стороны кричат груженые машины, с другой стороны — порожние. Образовался затор. И экскаватор тоже дает тревожные гудки, зовет к себе автомобили. Кругом темно, ветер и дождь хлещут в лицо. Прожекторы направлены на место аварии, но даже их яркий свет теряется в осеннем мелком промозглом дожде.

— Вот шоферы повыскакивали из кабинок. Глядим, бегут и экскаваторщики. Что делать? Стащить машину вниз? Но тогда она неминуемо поломается, много времени придется ее ремонтировать, а у нас каждая машина на счету. Решили вытащить ее своими руками. Начальник участка Фейгельштейн приказал нести доски. Начали подкладывать доски под колеса. Несколько раз дело срывалось: доски ведь держались почти навесу. Два с половиной часа мы спасали машину, и не только спасли ее, но вместо девятисот кубометров, которые должны были сделать за ночь, сделали девятьсот пятьдесят кубометров.

— В другой раз, в такую же ненастную ночь, обвалились два тупика на месте разгрузки, и две автомашины свалились в воду. Шофер одной из машин успел выскочить на-ходу. Другой шофер и не-

сколько разгрузчиков выкупались в ледяной воде. Мокрые, иззябшие люди прежде всего начали вытаскивать машины. Один грузовик удалось взять на буксир. Другой застрял так, что подобраться к нему было невозможно. Рабочие поддерживали машину плечу, чтобы она не утонула. С великим трудом несколько десятков человек руками вытянули грузовик На эту ночь из строя выбыло две машины, но норма все-таки была выполнена. Это оказалось возможным потому, что люди не считались ни с водой, ни с холодной погодой.

Экскаваторы и гидромеханизация были тем передовым методом, который позволил справиться с большими объемами в рекордно-короткий срок. Но сами по себе эти методы не смогли бы обеспечить выполнение программы, если бы они не были удачно соединены с работой грабарок.

— Когда мы смотрели на экскаватор и на „гидру",—говорят грабари,—у нас являлся какой-то азарт, чтобы и самому и всей бригаде выработать больше. Работали так усердно, что давали на человека до двадцати кубов. Не считались с отдыхом, не уходили с трассы „от темна и до темна", пока начальник отряда не говорил: „довольно".

— Однако, как ни торопились, а все-таки нас настигла самая ненастная погода. Надо было открыть ход для вывода экскаватора, а сделать это могли только грабарки Всем было досадно, что экскаватор может из-за нас простоять. Решили во время обеденных перерывов работать. И что же? За семь суток сделали все, что требовалось. План выполнили досрочно.

Неудобный рельеф местности, теснота заставляли строителей искать все новых способов разработки и транспортирования грунта.

Везти его вверх было бы слишком долго, да и, кроме того, здесь не было места для свалки. Тогда решено было устроить бункера и удалять грунт с помощью воды. По четырем подъездам начали подвозить землю к бункерам. На сорока пяти лошадях грабари в течение месяца вырабатывали в среднем по двадцать пять кубометров. Разжиженная земля, „пульпа", по трубам стекала на далекое расстояние.

Вода, так удачно превращенная в помощника строителя, однажды едва не вызвала катастрофы.

В глубине водохранилища Химкинская плотина еще не была закончена. Воду реки Химки держало три перемычки. Осенью маленькая речонка Химка вздулась. Вода поднялась, прорывала первую перемычку. Перед рассветом на участке послышались тревожные звонки. Звонили с двух сторон—со стороны Химкинского моста и с Никольского строительного участка, заканчивавшего Химкинскую плотину. Требовали, чтобы строители порта приняли срочные меры.

Не успели каналоармейцы выйти на трассу, как пришла еще более тревожная весть: вода прорвала вторую перемычку. Мутная холодная волна в полтора метра высотою двигалась на людей. Сперва показалось, что со стихией невозможно бороться. Потом каналоармейцы были разделены на две группы: одна накладывала в воду мешки и рогожу с землей и закрепляла их камнями. Вода размывала только что уложенное крепление, его укладывали вновь и вновь.

Понемногу место прорыва суживалось. По только-что образованным мысам, вдававшимся с обеих сторон в речку, пустили грабарки. Так удалось в воде выстроить две части перемычки.

Экскаватор и автомашины работали зимой, как летом

В это время другая группа строила на берегу временный деревянный водосброс. Когда водосброс был готов, его собрали на берегу и общими усилиями перенесли к месту прорыва, между двумя мысами.

Работали без перерыва в течение тридцати шести часов. Три раза в день „штурмовикам" привозили горячую пищу. Наконец послышался крик: „Вода кончилась!".

Через новую временную плотину построили мост. Плотина оказалась крепкой. Она выдержала

весенний паводок и устояла во время осенних дождей 1936 года.

СВАЙНО-БЕТОННЫЙ ПЕРИОД

Гранитно-бетонные причалы пристаней, такие массивные и незыблемые, покоятся на восьми тысячах свай, глубоко вбитых в грунт. Если бы положить эти сваи концом к концу, то получилась бы сплошная линия длиной в семьдесят два километра.

Сваи пришлось забивать тоже в зимних условиях, начиная с января 1936 года.

Удивительную картину представляло собою строительство порта в эти месяцы! Человек, приезжавший в порт на автобусе, прежде всего слышал глухие удары, пыхтение пара, ровное гудение электромоторов. Одиннадцать паровых и три электрических копра работали непрерывно. Тяжелые двухтонные „бабы" вбивали сваи в плотный грунт.

Особенность работы заключалась в том, что сваи нужно было вбивать не только вертикально, но и в наклонном направлении под различными, заранее определенными, углами. Эти мощные деревянные бревна из отборного леса пролежат в земле сотни лет, не разрушаясь. Они представляют собою самую прочную и надежную опору для бетона и гранита.

Еще не кончилась „свайная эпоха", как развернулись работы по укладке бетона.

— Гидротехнический бетон порта сам по себе не сложнее, чем на других сооружениях канала,— рассказывает инженер-орденоносец Наталья Евгеньевна Кабылина.— Но беда наша была в том, что бетонщиков повсюду нехватало. Нам не приходилось рассчи-

гнать на квалифицированные бригады. В свое время я приложила немало усилий для того, чтобы во время постройки третьего шлюза помочь каналоармейцам отряда Мишкина сделаться квалифицированными бетонщиками. Теперь предстояло опять работать с людьми, которые до весны 1936 года даже не знали, что такое бетон.

– Помню, сняли бригаду Жигулина с работы на грабарках и поставили сперва на бетономешалки для приготовления бетона, а потом для укладки в семнадцатую секцию. Когда их направили в блок, то они испуганно повылезали обратно: уж очень жутко им там показалось с непривычки.

Мы тут же провели с ними беседу. Мобилизовали прорабов и сами спустились в блок, чтобы показать, что „не так страшен чорт, как его малюют". Так, уговаривая людей, стоя рядом с ними, мы добились того, что в первый день было уложено двенадцать кубометров. А потом та же бригада, правда несколько расширенная, укладывала и сто и сто сорок кубометров.

— Бетонный фронт был раскинут на большое расстояние, поэтому транспорт приобретал особенное значение. Мы осуществляли его, главным образом, с помощью узкоколейки. Опытных путевых рабочих, конечно, тоже не было. Случалось, что те же люди, которые днем укладывали бетон, ночью налаживали пути. У нас было так мало времени, что каналоармейцы сами чувствовали, как дорог каждый летний час, торопились с работой. Эта спешка подчас вызывала аварии. Были случаи, когда каналоармейцы гнали вагонетки быстрее, чем полагалось; вагонетки сходили с рельс, задерживали работу. В этих случаях на по-

мощь кидались со всех сторон, не приходилось даже и торопить людей.

— И все-таки к концу лета стало ясным, что по бетонным работам нам угрожает прорыв. В районе работал знаменитый отряд Крикуна. Это тот самый отряд, который построил четырехпутный Химкинский мост Октябрьской железной дороги, двое заградительных ворот и другие бетонные сооружения района. Но большая часть каналоармейцев этого отряда была освобождена. Сам Крикун остался на стройке вольнонаемным с несколькими десятками людей. А между тем, бетонные работы на других участках района тоже не закончены.

В конце концов решили разделить остаток отряда Крикуна на две группы.

— Девятнадцатого августа Крикун прибыл к нам в порт. С ним было около тридцати опытных бетонщиков. Вокруг этого ядра в несколько дней мы сколотили отряд в пятьсот человек.

„Куда ни кинься,— скрозь ничего не сделано",— жаловался Крикун в первые дни. Он был до известной степени прав; и опалубочные работы, и ремонтные, и гидроизоляция оставляли желать лучшего.

На производственном совещании Крикун заявил:

— Я с моими ребятами все обсудил. Работу можно сделать, но только отдайте нам все — и опалубку и арматуру.

Крикун уже полтора года руководил таким комплексным отрядом. Сразу же он прослыл на участке большим хозяином; получал и возил лес, сам доставлял к бетономешалкам цемент и ухитрялся, кроме того, выделять людей в помощь бригадам, работавшим на

земле, чтобы не задерживать открытия фронта для бетона.

Впрочем предоставим здесь слово самому Крикуну.

— Положение трудное было, прямо сказать — бамбуковое, и даже еще хуже. Один день я потолкался по трассе, понюхал, и чую, что пахнет худым. Нет настоящего бетонного народа, а который есть, то разбросан по кучкам, и каждый знает только свое. Одним словом, у ребят еще вполне единоличные взгляды: лишь бы своя бригада кое-как выполнила норму, а до остального дела нет. Вот я поставил вопрос перед моими бетонщиками так: сегодня вы бетонщики, а завтра дадут вам людей и станете бригадирами. Кто хочет быть командиром, должен из положения выскочить. Имейте в виду, придется начинать с „неквалифицированным фронтом". Вы отвечаете за работу целиком. Не будет плотников, посадим своих, нехватит арматурщиков, возьмем учеников.

— Бригадиры мои были каналоармейцы старые, все имели пропуска через вахту. Вот одного я посылал за железом, другого — за лесом, третьего — за цементом, а сам, бывало, иду ругаться с начальниками сооружений.

„Ругаться", требовать заблаговременной и точной расстановки рабочей силы, настоять на своем, а в случае надобности здесь же, на месте, позвонить начальнику района — это Крикун умел и вскоре добился того, что с ним начали считаться.

Он предложил, вместо того, чтобы выводить людей на работу с участков, устроить для них временные лагеря на самой трассе.

— Мои люди—где работали, там и спали. Фронт

то ведь был очень длинный. Вот мы и сделали поближе к мосту „лагерь Шмидта". Перед ним была „Северная земля", а еще ближе „Шпицберген". С утра, бывало, начнешь путешествие; пока всех обойдешь и всех снабдишь, уже вечер приходит. Тут узнаешь, что на „Шпицбергене" у ребят нет махорки, или на „Северной земле" молодежь наша сластей захотела.

— Вот прихожу к Наталье Евгеньевне, либо к начальнику участка тов. Фейгельштейну: „Отпустите для отряда махорки, конфет". Сам запряжешь лошадь, сам отвезешь курево и подарки: так и работал. где нажмешь, где расположишь к себе людей добрым словом. Если в одном месте видишь — зашивается бригада, сейчас же пошлешь им десятка два человек на подмогу.

— Два с половиной месяца ни я. ни бригадиры не спали на участке, дневали и ночевали на трассе. Так уложили девять тысяч кубометров бетона.

ОТ МИЛЛИОНОВ К ТЫСЯЧАМ И СОТНЯМ

В течение нескольких лет строители канала привыкли измерять выработку миллионами кубометров грунта и десятками тысяч кубометров бетона. Но вот наступило время иного счета.

В порту оставалось уложить несколько сот кубометров бетона. Кроме того, появились новые меры: квадратные метры штукатурных, облицовочных и других арматурных работ и погонные метры по сантехмонтажу.

Переход от миллионов к сотням оказался нелегким. Теперь предстояло иметь дело не с массивными блоками, а с архитектурным, сложным и деликатным

бетоном, со штукатуркой внутри помещений, с отделкой камня — с тонкими ремеслами, порою граничившими с искусством.

Новые профессии стали в центре внимания — профессии штукатуров, облицовщиков, каменотесов, монтажников, водопроводчиков. А между тем люди свыкались с огромными масштабами, с гигантскими, но не требовавшими такой скрупулезной точности работами.

Новый этап строительства потребовал своеобразной психологической подготовки, и это относилось

не только к рядовым каналоармейцам, но и к командирам, организаторам. Времени на эту подготовку не было. Всем известно, какую острую нужду в квалифицированных штукатурах, малярах, облицовщиках испытывала вся наша бурно строящаяся родина. А рабочие такой специальности, как каменотесы, настолько редки, что их приходилось, как говорится, днем с огнем искать. Подготовить же своих каменотесов и штукатуров, как всякий понимает, гораздо труднее, чем обучить землекопов и даже шоферов.

— Подходит время, когда по всему каналу будет пущена вода, и многое из того, что было сделано, будет ею покрыто, — говорит прораб, каналоармеец Цукарев.—Мне же и тем, кто работает со мной, посчастливилось приложить свой труд на таких участках, которые всегда будут видны, всегда будут служить украшением нашего порта.

— Перед нами поставили задачу—дать четыре с лишним тысячи квадратных метров штукатурных работ. Мы принялись за это дело, имея лишь одного квалифицированного штукатура Антонова.

— Как выполнить задание при таких условиях? Мы подсчитали, что только на одни кессонные работы необходимо затратить триста человеко-дней, а фактически мы имели шестнадцать человек, из них пять человек работали мало-мальски прилично, а хорошо работал, повторяю, только один человек.

— И вот мы превратили нашего единственного штукатура — стахановца Антонова в преподавателя штукатурных работ. Начали с того, что помогли самому Антонову дать высокие показатели. Для этого вместе с ним прочитали несколько учебников и справочников и ввели улучшение, потом Антонов подобрал себе двух человек подсобников.

— Что же случилось? В первый день Антонов выработал шесть норм. Вскоре он довел выработку до двенадцати, а в отдельных случаях — и до девятнадцати норм. Он сумел достичь этого только потому, что все, начиная от начальника района, начальника участка и начальника сооружения, окружили его вниманием и заботой. Наталья Евгеньевна Кабылина приносила ему папиросы, товарищ Фейгельштейн присылал завтраки. После того, как Антонов дал двенадцать норм, руководство лагеря прислало ему поздравительную телеграмму.

Все это совершенно изменило настроение людей. Штукатуры были „заражены" погоней за Антоновым. Те, кто еще двадцать дней назад не хотели или не умели работать, стали давать полторы, две и три нормы. Из пятидесяти человек, которых мы начали обучать, тридцать два человека сделались настоящими штукатурами.

— В конце месяца план был выполнен на сто три процента, при высоком качестве штукатурки. Тут от нас потребовали людей на другой участок работы. Мы выделили двадцать пять человек, потом пришлось отдать еще десять человек на Бескудниковский участок. Мы все время принимали к себе новых людей и отдавали тех, которые научились работать.

— Нужно сказать, что Антонов очень горячий и требовательный человек. Бывало, он так раззадорит людей, что они не хотели уходить с работы, пока не выполнят задание. И так работали до трех смен без перерыва.

— Таким образом, за короткий срок мы подготовили шестьдесят пять квалифицированных штукатуров. А задачи все усложняются. Рисунки становятся все труднее и труднее. Но теперь это уже никого

не пугает. Люди поняли, что они уйдут с канала такими специалистами, которые всем нужны, которые всюду завоюют уважение и высокую заработную плату.

Антонов начал со штукатурки огромного зала столовой.

— Потолки были разбиты в рамки, — рассказывает он.—Это называется кессонной работой. Зал был очень высокий. Ведь тут, подумать, как приходится штукатурить: высоко под потолком, а над самой твоей головой—балки. У меня, у старого штукатура, есть и смекалка и сноровка, и то сколько раз я ударялся головой о балки. Для того, чтобы штукатурка получилась сплошная, красивая, я начал обтягивать балки одним шаблоном. А ребята не могут. Вот я ставил их на леса рядом с собою и говорил: — „Делайте точь в точь, как я делаю". Они и рады были, пробовали, а у них не выходит. Ну, тут некоторые ругаются, у других опускаются руки, бросают инструменты.

— Приходилось утешать их, особенно молодежь. Скажешь ему: поди и отдохни немного, а потом снова приходи. Зато когда, бывало, первый раз выполнит парень норму, такая для него радость, словно подарок из дому получил.

КОНЕЦ ОДНОЙ ЭКСКУРСИИ

На участке, как уже сказано, нехватало квалифицированных рабочих. В ответ на просьбы руководителей района присылали каналоармейцев с нового этапа. Наиболее крепких направили для окончания земляных работ на Химкинской плотине. В порт же

Бригада Шевцова выполнила программу на 300 проц.

попала по большей части молодежь. Здесь была большая группа жулья-рецидивистов.

Этап был из Сибири, уже в вагонах ребята познакомились друг с другом, появились у них вожаки, которых не так-то легко удалось выявить.

Когда эта молодежь прибыла на участок, она попыталась навести здесь свои „порядки". Сперва ребят решили использовать на кирпичном заводе. Но дело двигалось туго. Несколько самых бойких вожаков откровенно заявили:

— Мы приехали сюда не работать, а учиться. Будете учить, ладно, а не будете — и от нас ничего не получите.

Воспитатель об'яснял им, что получить квалификацию можно только в процессе самой работы, что учеба в портовом участке идет без отрыва от производства. Кое-кто и прислушивался к этим увещаниям и готов был последовать им, но тут большую отрицательную роль играла „блатная" спайка и авторитет „паханов".

Надо было во что бы то ни стало так или иначе вовлечь ребят в работу. В эти-то дни начальник участка тов. Фейгельштейн вызвал прораба Цукарева к себе в кабинет. О чем они говорили — это было никому не известно. Но только на другое утро Цукарев явился в барак молодежи:

— Не хотите ли прогуляться со мной? - предложил он.

Ребята вытаращили глаза, Они ждали административных взысканий, новых уговоров — всего, чего угодно, только не такого неожиданного предложения. А Цукарев, как ни в чем ни бывало, настаивал:

— Погода стоит хорошая, работать мы вас

сегодня не зовем, а торчать в бараке, наверное, самим надоело.

В конце концов ребята решили, что прогуляться трассе — совсем не такое вредное дело.

Вышли молча, угрюмо, равнодушно глядели на грабарей и бетонщиков, кое-кто отпускал по их адресу язвительные шуточки. А Цукарев шел да шел вперед.

Вот, наконец, подошли к гидромонитору. Тут у молодежи заблестели глаза. Цукарев почувствовал, что назревает долгожданный перелом. Несколько человек окружили его, начали расспрашивать. Кто-то хотел сам попробовать управлять гидромонитором, кто-то сунул, было, руку под струю, но его во-время удержали.

Больше двух часов простояла эта живая и любопытательная молодежь около гидромонитора, все старания Цукарева увести их не увенчались успехом. Только, когда ребята захотели есть, они двинулись дальше. После обеда осмотрели всю трассу и вернулись в лагерь поздно вечером.

В этот вечер не устраивали ни собраний, ни митингов. В бараке шли горячие споры. Утром большая половина ребят заявила. что будет работать.

Особенно увлекся работой молодой парень Шевцов, которого и назначили бригадиром. Четыре месяца его бригада работала на кирпичном заводе и выполняла программу на четыреста процентов. Шевцов был награжден значком, почти все члены бригады получили звание стахановцев.

Когда кончилась работа на заводе, бригады рецидивистов перешли в отряд Халдиной. Это сравнительно новый отряд, но на строительстве он пользуется такой же заслуженной известностью, как и

попала по большей части молодежь. Здесь была большая группа жулья-рецидивистов.

Этап был из Сибири, уже в вагонах ребята познакомились друг с другом, появились у них вожаки, которых не так-то легко удалось выявить.

Когда эта молодежь прибыла на участок, она попыталась навести здесь свои „порядки". Сперва ребят решили использовать на кирпичном заводе. Но дело двигалось туго. Несколько самых бойких вожаков откровенно заявили:

— Мы приехали сюда не работать, а учиться. Будете учить, ладно, а не будете — и от нас ничего не получите.

Воспитатель об'яснял им, что получить квалификацию можно только в процессе самой работы, что учеба в портовом участке идет без отрыва от производства. Кое-кто и прислушивался к этим увещаниям и готов был последовать им, но тут большую отрицательную роль играла „блатная" спайка и авторитет „паханов".

Надо было во что бы то ни стало так или иначе вовлечь ребят в работу. В эти-то дни начальник участка тов. Фейгельштейн вызвал прораба Цукарева к себе в кабинет. О чем они говорили — это было никому не известно. Но только на другое утро Цукарев явился в барак молодежи:

— Не хотите ли прогуляться со мной? - предложил он.

Ребята вытаращили глаза, Они ждали административных взысканий, новых уговоров — всего, чего угодно, только не такого неожиданного предложения. А Цукарев, как ни в чем ни бывало, настаивал:

— Погода стоит хорошая, работать мы вас

сегодня не зорем, а торчать в бараке, наверное, самим надоело.

В конце концов ребята решили, что прогуляться трассе — совсем не такое вредное дело.

Вышли молча, угрюмо, равнодушно глядели на грабарей и бетонщиков, кое-кто отпускал по их адресу язвительные шуточки. А Цукарев шел да шел вперед.

Вот, наконец, подошли к гидромонитору. Тут у молодежи заблестели глаза. Цукарев почувствовал, что назревает долгожданный перелом. Несколько человек окружили его, начали расспрашивать. Кто-то хотел сам попробовать управлять гидромонитором, кто-то сунул, было, руку под струю, но его во-время удержали.

Больше двух часов простояла эта живая и любознательная молодежь около гидромонитора, все старания Цукарева увести их не увенчались успехом. Только, когда ребята захотели есть, они двинулись дальше. После обеда осмотрели всю трассу и вернулись в лагерь поздно вечером.

В этот вечер не устраивали ни собраний, ни митингов. В бараке шли горячие споры. Утром большая половина ребят заявила, что будет работать.

Особенно увлекся работой молодой парень Шевцов, которого и назначили бригадиром. Четыре месяца его бригада работала на кирпичном заводе и выполняла программу на четыреста процентов. Шевцов был награжден значком, почти все члены бригады получили звание стахановцев.

Когда кончилась работа на заводе, бригады рецидивистов перешли в отряд Халдиной. Это сравнительно новый отряд, но на строительстве он пользуется такой же заслуженной известностью, как и

отряд Крикуна. Он состоит из облицовщиков, каменотесов, архитектурных рабочих.

Халдина прежде работала по культурно-воспитательной линии. Когда ее назначили начальником этого сборного, разношерстного отряда, она испугалась.

— Мы тебе поможем,—сказали ей.—Берись.

„Ну, погибла я теперь,—думала Халдина.— Ведь, где безобразники на участке? Во втором отряде. Кто больше всего хулиганит? Второй отряд. Где кражи, картежная игра? Тоже во втором. Загнали меня в самый худший отряд."

— Ребята видят,—рассказывает Халдина,—что поставили над ними женщину. Смеются. На глазах безобразничают. Ну, думала я, думала и решила к ним переселиться. Прихожу в барак с вещами, а ребята говорят:

— Смотри, начальник, завтра твоих тряпок и в помине не будет.

Однако, я с ними поговорила, и моих вещей не тронули. Ночью лежу я и за перегородкой слышу шум, разговоры, выкрики вполголоса. Понятно, что ребята играют в карты. На другой день кто-то из проигравшихся украл чемодан. Устроили собрание, поговорили, многие согласились со мной, но через три - четыре дня узнаю, что другие очень настроились против меня. Что делать? Решила опять поговорить. Собрала самых завзятых рецидивистов и говорю: меня сюда специально прислали с вами работать. Если вы меня поддержите, то я справлюсь; если будете мешать, то, ведь, все равно, и мне и вам хуже будет.

— Тогда они заявили, что им нужно радио. книги, словом засыпали меня требованиями. Я пошла

в штаб района, и хотя некоторые требования по сравнению с тем, что давалось другим отрядам, были чрезмерны, но все-таки в районе мою заявку удовлетворили. Добилась я и того, чтобы моим людям обеспечили лучшее питание.

Потом опять наступило тяжелое время: когда бригаду Шевцова перебросили с завода на облицовочные работы, то даже и эти, лучшие парни, рассерились. Подумайте только! Каменотесы да облицовщики—это самые капризные люди (я говорю про вольнонаемных): и то им подай, и другое и третье. Они знают себе цену, знают, что всюду их примут дорогой душой. А тут на эту работу поставили молодых ребят, рецидивистов, которые отродясь не работали.

— Много было хлопот, много видела я с ними горя и радости. Теперь сколько уж месяцев они работают на арматурных работах, а что-то не слышно, чтобы крали, безобразничали, лодырничали. Когда эта бригада каменотесов появляется в стахановской столовой, она сама наводит там порядок.

— Войдите в мастерскую—все лучшие фигурные работы сделаны ребятами из моего отряда. Лепщики делают капители, а теперь начали дельфинов для фонтана. Лепщики—это сплошь стахановская бригада. А на облицовке наша молодежь уже перегнала опытных вольнонаемных рабочих. Ведь там требуется точность до одного миллиметра.

— На-днях был такой случай: инструктор неправильно обтесал камень, испортил его на самую малость, на каких-нибудь полсантиметра. И вот один наш парень, которому еще несколько месяцев назад на все было наплевать, подскакивает к инструктору:

„Что ты делаешь? Разве не знаешь, что такой камень пятьсот рублей стоит?"

Халдина гордится своим отрядом. Она гордится тем, что ее воспитанники, недавние воры, картежники и хулиганы, сегодня со страстью, с подлинной преданностью борются, болеют душой за свой труд, за полированный камень, за здание вокзала, за народное достояние.

АРХИТЕКТОР А. М. РУХЛЯДЕВ РАССКАЗЫВАЕТ О ПРОЕКТЕ

Я сам волжанин, привык к реке, пароходам, к крикам грузчиков, к горячей работе на пристанях.

— Звук пароходного гудка с детства имел для меня особую притягательную силу. И до сих пор он волнует меня, зовет в широкие просторы, вдаль, в путь. Низкий бархатный гудок волжского парохода, шум воды за кормой, плавный спокойный ход, непрерывно изменяющиеся очертания берегов,—может быть, от этих, смолоду любимых, впечатлений и возникли у меня первые, еще смутные образы будущего вокзала...

— Я работал во второй архитектурно-проектной мастерской Москвы. Мне улыбнулось счастье: я—один из всех архитекторов, которые участвуют в преобразовании советской столицы.

— Все мы знали о том, какое значение имеет для осуществления великого сталинского проекта Большой Москвы канал Москва-Волга.

— В начале 1935 года меня вместе с другими архитекторами вызвали на совещание в Московский Комитет Партии. Здесь с нами беседовал Лазарь Моисеевич Каганович. Слова Лазаря Моисеевича—

На канале появилась новая профессия—облицовщик

ближайшего друга и соратника великого Сталина — запомнятся мне на всю жизнь.

— Товарищ Каганович сказал нам, что прежде чем создать архитекторов, он познакомился с тем, как оформлялись сооружения крупнейших каналов капиталистических стран.

— В отношении архитектуры нам у них учиться почти нечему,—таков был вывод товарища Кагановича.—Перед нами стоят совсем другие задачи, и мы должны сами их разрешить.

— Лазарь Моисеевич был более чем прав. Архитектору в капиталистических странах, да еще

недавно и у нас, не приходилось иметь дело с гидротехническими сооружениями. Архитекторы буржуазии знали жилые дома, торговые помещения. Они изощрялись, создавая проекты богатых особняков и дворцов земельных и промышленных магнатов.

— У наших советских архитекторов были другие задачи. Мы работали над проектами клубов, общественных столовых, театров. Но с водой, с гидротехникой сталкиваться и нам не удавалось. Гидротехнические сооружения в странах капитализма преследуют цели одной лишь голой полезности, в самом узком и деляческом смысле этого слова. Ни о какой красоте, ни о каком единстве идеи, ни о каком стиле тут не может быть и речи.

— Лазарь Моисеевич Каганович особенно подчеркнул перед нами, что предстоящая нам работа будет сильно отличаться от всего того, чем мы занимались до сих пор. В самом деле, теперь нам предстояло использовать не только причудливый холмистый рельеф местности с лесами, рощами, с глубокими долинами, но и новый фактор—большие водные зеркала, просторы водной стихии.

— Найти такие архитектурные формы, которые учитывали бы эти особенности, которые составили бы одно художественное целое с преображенной строительством канала природой—это и должно было быть нашей главной задачей.

— Все мы знали, что на канале будут построены грандиозные, величественные соружения, а, следовательно, и здание вокзалов тоже должно олицетворять собою мощь и величие социалистической родины. Однако Лазарь Моисеевич обратил наше внимание на то, что величие социалистического строительства нельзя сравнивать с монументальным, но

зачастую производящим давящее, гнетущее впечатление, капиталистическим зодчеством. Наше величие должно сочетаться со свежестью, легкостью форм, должно создавать бодрое, светлое настроение, и во всем замысле и в деталях должно выражать сталинскую заботу о человеке.

— Мы ушли с этого заседания, гордо и радостно чувствуя, что не только получили четкий наказ, но что страна, народ, партия в лице Лазаря Моисеевича Кагановича непосредственно доверила нам это новое, трудное и почетное задание.

— Как работал я над проектом, который ныне принят и по которому строится канал?

— Нелегко мне объяснить, из чего сложился общий образ будущего здания. Я уже немолодой человек и давно заметил, что творческие мысли появляются у меня под впечатлением крупных общественных событий.

— Самым крупным впечатлением за последнее время для меня был проект Сталинской Конституции. Двадцать пятого ноября 1936 года в числе миллионов советских граждан я слышал по радио доклад вождя народов Советского Союза тов. Сталина. Я участвовал в работе кружка, который изучал этот доклад и Конституцию. И мне стало совершенно ясно то, что уже и раньше направляло мою работу архитектора-проектировщика.

— Сталинская Конституция—это высшее выражение всего передового, светлого и радостного, чего достигло человечество за тысячелетия своей истории. Сталинская Конституция—это то реальное, что сделано трудящимися Советской страны под руководством рабочего класса и его партии. Стиль нашей архитектуры должен вобрать в себя все лучшие чер-

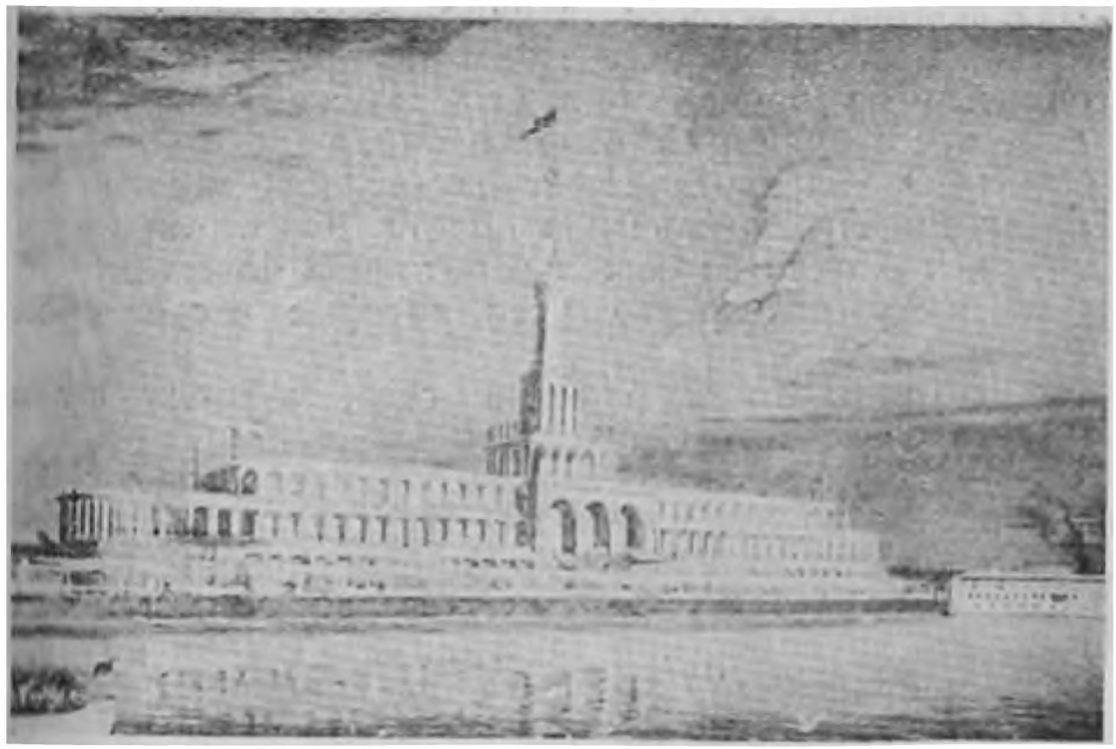
ты простоты, лаконичности, выразительности архитектур великих эпох, героической классики, Ренессанса. И не просто вобрать, а сочетать их с новым социалистическим сознанием—с сознанием единства, связанности всех сторон жизни между собою; с тем общественным разумом, который творит новую жизнь, с тем победоносным шествием к коммунизму, в котором человек, его потребности и запросы, его счастье становятся главной ведущей целью.

— Конечно, кроме этих внутренних идейных установок мы получили и ясное техническое задание. Это были цифры вместимости помещений будущего вокзала и ряд других требований Наркомвода.

— Что такое вокзал? Это здание, в котором пассажир мог бы дожидаться парохода или поезда, купить билет, закусить, сдать на хранение свои вещи. Однако, как бедно и просто выглядел бы наш вокзал, если бы мы думали только о том, чтобы вместить столько-то пассажиров с их багажом! У нас получилась бы какая-нибудь, может быть, и очень большая станция, где можно было бы укрыться от непогоды, провести скучный час,—один из тех вокзалов, каких много построили и строят железнодорожные и пароходные кампании, пуще всего заботящиеся о прибыли.

— Поэтому, исполняя требование Наркомвода, мы в то же время создавали свой план. Да, наш вокзал сумеет вместить необходимое количество пассажиров, обслужить их помещениями, кассами и т. п. Но мы чувствовали бы себя буквально преступниками перед родиной, перед партией и правительством, если бы ограничились только этими чисто служебными задачами.

— В нашем проекте мы исходили из того, что



с Московского речного вокзала можно уехать во все края Советского Союза. Вокзал расположен по меридиану с севера на юг. Оба крыла здания заканчиваются полукруглыми ротондами с фонтанами.

— Пассажир, попадающий в здание через центральный вход, увидит в обе стороны от себя целую анфиладу помещений.

— Фонтан, заканчивающий то крыло вокзала, которое обращено на север, установлен на пьедестале, напоминающем об Арктике. Этот пьедестал составлен из семейства мраморных медведей—от громадного зверя до небольшого забавного медвежонка.

Над фонтаном устроен „птичий базар". Стройной и легкой формы полярные птицы – гагары и дикие гуси, отлитые из бронзы — представляют собою изящный контраст с мраморными медведями.

— Особенно удачна фигура большого дикого гуся, распустившего крылья для полета. Он выглядит так гордо, что один из наших работников пошутил:

„Не из тех ли это гусей, которые в свое время Рим спасли?

Но нет, это не римский гусь, а гордая птица нашего советского Севера".

— Другое крыло здания обращено на юг. Через несколько лет пароходы, отваливающие от нашей пристани, смогут плыть до самого Крыма. Как бы символизируя богатство и лучезарность нашей благодатной черноморской здравницы, в южной ротонде вокзала бронзовые дельфины на мраморном пьедестале резвятся под струями волжской воды.

— Пассажир, который будет подходить к вокзалу по широкой аллее со стороны Ленинградского шоссе, прежде всего увидит портал и башню.

— Портал, высотой в два этажа, состоит из трех легких мощных арок, облицованных полированным зеленым диоритом. По бокам арок вставлены двенадцать полуметровых дисков с многоцветной керамикой. Каждый диск имеет свою особую тему: эмблема судоходства, краснознаменные суда, ледоколы, строительство кораблей, рыболовные промыслы, лесовозы. Такой же портал с двенадцатью эмблемами украшает фасад здания, обращенный к пристани. Общая тема эмблем—картины необъятного нашего водного хозяйства.

— Чем ближе будет подходить пассажир к зданию, тем шире будут разворачиваться перед ним

ковые крылья вокзала с двухъярусными галлереями и плоской кровлей.

— Эти галлереи и кровля придают зданию некоторое сходство с колоссальным теплоходом. Они создают впечатление скользящего плавного движения, то есть то именно впечатление, которого мы добивались.

— В прозрачные летние вечера на фоне быстро несущихся облаков будет казаться, будто весь железо-бетонно-гранитно-мраморный вокзал плывет по окрашенному зарей зеркалу вод.

— Центром, связывающим оба крыла здания и выражающим единство гигантских сооружений канала, является квадратная башня высотой, примерно, в двенадцать этажей. Первый ярус башни образован такими же арками, какие украшают галлерею. Над ними установлены четыре бронзовые фигуры: красноармейца, краснофлотца, северянина и колхозницы-ижанки. Башня облицована белым камнем, заканчивается высоким шпилем из нержавеющей стали и увенчана пятиконечной звездой.

— Это такая же звезда из уральских самоцветов, какие воздигнуты над Кремлем. Шпиль башни—подвижен. В день открытия навигации он будет выдвигаться, высоко вознося сверкающую звезду; при закрытии навигации он будет опускаться в тело башни. Тогда весь вокзал превратится в дворец зимнего спорта.

— В числе проектов вокзала были и такие, которые предлагали две башни. Однако нашему замыслу единства и связанности обоих крыльев здания больше всего соответствовала одна стройная и мощная башня. На эту башню может взойти любой пассажир, да и весь вокзал построен с таким расче-

том, чтобы в его галлереи, ротонды, на его плоскую кровлю могли беспрепятственно проходить тысячи людей. Здесь устроено много проходов. Они будут залиты шумливой, многоцветной весслой толпой. Повсюду расставлены скамейки, столики, цветы.

— Далекий и привольный вид будет открываться с этого интереснейшего здания новой Москвы: на севере—Химкинский мост и замечательно легкий, ажурный металлический мост Ленинградского шоссе, очистительная и грузовая пристань. На другом берегу—дачи и аэродром. На юге—водный стадион „Динамо", пляж, маяк, Химкинская плотина и вход в седьмой шлюз. А вокруг башни, шумя моторами, будут летать советские металлические птицы.

— Но вот пароход дал гудок, начинается посадка.

— По широкой гранитной лестнице пассажиры спускаются к четырем павильонам—дебаркадерам. Другие пассажиры идут к пристани прямо из цокольного этажа, в котором расположены служебные помещения. Со стороны шоссе цоколь здания представляет собою полированный красный постамент. Со стороны же пристани пассажир проходит во фриз над окнами нижнего цокольного этажа с высеченными на всем стометровом протяжении фасада словами т. Сталина:

„Нет таких крепостей, которые не могли бы взять большевики".

— Наконец, от Ленинградского шоссе пассажиры могут спускаться к пристани по двум отлогим дорогам—пандусам.

— Четыре больших парохода одновременно смогут причаливать и отчаливать от розовой гранитной пассажирской пристани. На четырех флагштоках двадцатиметровой высоты установлены прожекторы.

Скульптура «Водный путь» украшает Московский речной вокзал
Р.Ф. скульптора Ю. Кун

— Внутренние помещения вокзала отделаны искусственным мрамором, малахитом и яшмой. Своды ресторана украшены легким орнаментом.

— Таков в общих чертах проект, составляющий один из самых интересных этапов моей работы советского архитектора-художника.

МАЛЕНЬКОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

В дореволюционное время инженер, которому удалось связать свое имя со строительством хотя бы одного сооружения, какого-нибудь одного моста, мог считать себя счастливым.

Часто даже заслуженным инженерам приходилось всю жизнь выполнять отдельные части работ.

Инженер Наталья Евгеньевна Кабылина, некогда каналоармейка на Беломорско-Балтийском канале, за выдающуюся работу награжденная орденом, считает, что ей посчастливилось. После работы на Белморстрое она руководила постройкой шлюза около Яхромы, и она же заканчивает гидротехнические сооружения порта.

Наталья Евгеньевна буквально влюблена в будущий порт. Она видит его во всех подробностях, рассказывает обо всех деталях. Больше всего ей нравится представлять себе маленькое путешествие, которое всякий сможет легко совершить уже нынешним летом.

Это путешествие начинается от седьмого шлюза.

Когда Наталья Евгеньевна приехала на место будущего порта, здесь еще стояла небольшая суконная фабрика с высокой трубой. Теперь эта фабрика снесена. Но если бы ее труба и не была разрушена,

го пода Химкинского водохранилища целиком покры-
ла бы ее.

Первое, что видит человек, начинающий путешествие,—это высокий зеленый откос Химкинской плотины, своего рода цветочный ковер, поднимающийся над Химкинским парком. По гребню плотины проложена широкая асфальтированная дорога, здесь же построены две стройные беседки, четко рисующиеся на зеленом фоне деревьев.

Как бы продолжением плотины служит земляная дамба, окружающая вход в шлюз и оканчивающаяся круглой площадкой—„стрелкой" с маяком.

На противоположной стороне входного канала устроены причалы для судов, ожидающих шлюзования. Они состоят из массивных быков, соединенных между собою затейливыми деревянными мостиками.

Пароход входит в водохранилище. Слева вдоль берега видны дачи, дома отдыха, санатории, и далее аэродром. Справа между купальнями и пляжем мелким, мягким речным песком поднимаются высокие трибуны водного стадиона „Динамо". Байдарки, яхты белыми чайками слетаются в его спортивную гавань. Две легкие полуарки, напротив средней трибуны, служат для прыжков пловцов в воду. Трибуны с ложами, ресторан, помещение для отдыха с душами и гигиеническими усовершенствованиями,—все создает единый культурный ансамбль.

Несмотря на то, что далее, в северной части водохранилища, совершаются огромные грузовые операции, что там днем и ночью работают лебедки и краны, что к грузовой гавани непрерывно подходят поезда и автомашины,—эта оживленная деловая жизнь не будет мешать здоровому, веселому отдыху и спорту в южном уголке водохранилища. Здесь будут

...лучить музыка, смех, крики, приветствия, аплодисменты чемпионам водного спорта.

За водным стадионом расположена катерная пристань. Построенная из гранита, она выдержана в серебристо-розовых тонах. Сюда будут стекаться „речные трамваи", быстроходные катеры с Перервы от Кремля, от Парка культуры и отдыха, из Хорошевского бора, а впоследствии и из центра столицы, с Северного канала.

Отсюда можно будет совершить быструю и веселую сорокакилометровую прогулку по „Глубокой выемке", Клязьминскому водохранилищу, Новосельцевскому каналу, по озерам в районе Северной железной дороги и далее до самой Икши. На протяжении сорока километров катеры, яхты и лодки могут плыть свободно, не задерживаясь для шлюзования. Этот водный путь сделается любимой прогулкой москвичей. По берегам канала в ближайшие же годы будут выстроены дачи, дома отдыха, вырастут целые зеленые городки.

Далее глазам экскурсанта открываются розовая пристань и пассажирский вокзал, отражающийся в спокойных водах. Две башни отчетливо видны на зеленовато-голубом фоне. Одна уходит глубоко в небо; другая, отраженная в водном зеркале, слегка колеблется, и звезда над нею дрожит в медленно струящейся воде.

Большие теплоходы, стоящие у причалов, толпа деловых людей, отправляющихся на Волгу, и других, приехавших со всех концов страны для того, чтобы совершить экскурсию по каналу, пароходные сигналы, оркестры, провожающие, машущие платками и кепками,—все сливается здесь в необыкновенном, не прекращающемся и ночью, оживлении.

Вокруг „Подмосковного озера" расположится новый район столицы

За 450-метровой полосой розового гранита устроен бетонный откос с лестницей, ведущей к лодочной пристани. Здесь у причала стоят служебные моторные лодки и катеры.

Далее начинается прямая причальная линия грузовой гавани. Она тянется на 750 метров. С парохода видны ажурные краны, усовершенствованные механизмы, мощные стальные руки, которые могут быстро разгрузить самую большую баржу.

Тут же высятся пакгаузы. Но они не похожи на приземистые слепые строения, обычно характеризующие торговые гавани.

Их стройные контуры и круглые крыши заставляют забыть о той, в сущности весьма прозаической, роли, для которой они предназначены. Это—красивые здания, могущие сделать честь любому городскому

кварталу. Здесь не будет ни угольной гари, ни копоти. Все механизмы грузовой гавани приводятся в движение электроэнергией.

За грузовой гаванью пароход минует откосы, выложенные камнем, и приблизится к сооружению, на первый взгляд похожему на своеобразный мост. Это — очистительная пристань. Так как пароход плывет из Москвы, то его тут не будут задерживать. Но если бы он подходил к водохранилищу с Волги, ему пришлось бы остановиться около этой пристани. Здесь суда спускают все свои нечистоты и проходят санитарный осмотр.

Очистительная пристань, первая в Советском Союзе, предназначена для того, чтобы ни один пароход, ни одна баржа не могли бы загрязнять светлых вод Химкинского водохранилища и Москва-реки.

Но вот и очистительная пристань осталась за кормой парохода, берега водохранилища суживаются, и высоко над палубой нависает легкое плетенье металлического моста Ленинградского шоссе. Раздаются гудки автомобилей, сигналы автобусов, мягкий и тяжелый шелест шин грузовиков. Вдали вырисовывается бетонная арка четырехпутного моста Октябрьской железной дороги.

Прощай, Москва!

Путешествие закончено.

Наталья Евгеньевна отходит от стены, на которой висят длинные „синьки" планов и фотографии макетов сооружений. Она смотрит в окно досчатой конторы. За окном видны снежное поле, сложенные на снегу металлические части, накатная дорога, по которой проезжает грузовик с кладью. В предвесенней светлой мгле смутно выступают очертания вокзала, еще одетого в тепляки.

По дороге идет колонна людей. Наталья Евгеньевна стучит в окно, выбегает к ним. Это возвращаются на участок штукатуры, каменотесы, облицовщики. Она знает здесь почти каждого человека, и каждый знает ее. Начинается разговор о нормах, о качестве обработки камня, о тонкостях штукатурного дела. Увлекшись, Наталья Евгеньевна провожает колонну до самого участка. У вахты она прощается с людьми:

— Еще два месяца, ребята, и порт будет тот

НОВЫЙ РАЙОН МОСКВЫ

Летом 1937 года начинается навигация по каналу. Москвичи, приехавшие в порт, увидят красивые здания, пристани, пакгаузы, но они все еще будут чувствовать себя как бы за городом.

А через несколько лет весь район порта сделается неузнаваемым.

Ленинградское шоссе превратится в благоустроенную улицу типа набережной с рядом великолепных зданий—целых жилых комплексов. От этой улицы-магистрали перпендикулярно будет начинаться целая сеть новых улиц района. Этот район впоследствии сольется с Лихоборами, здесь пройдет еще одна магистраль. Для грузового же движения будет построена вторая автострада. От пристаней к ней будут вести особые тоннели, наподобие тоннеля Волоколамского шоссе под каналом.

Автобусы, троллейбусы, трамваи, впоследствии и метро свяжут этот новый район с центром столицы. Берега же водохранилища и долина реки Химки превратятся в сплошной парк.

Начиная от катерной пристани, мимо здания вокзала к стадиону и далее, до самой плотины, уже в этом году прокладываются широкие аллеи, насаживаются тенистые деревья, устраиваются цветники и газоны.

Местность же за Химкинской плотиной будет использована для нового парка. Здесь будут посажены голубые ели и другие ценные породы деревьев. Огромный напор воды, создаваемый высокой плотиной, даст возможность устроить здесь исключительные фонтаны. Высота струй этих фонтанов далеко превзойдет версальские и петергофские. При этом версальские фонтаны из-за недостатка воды могут действовать только два раза в месяц. Наши же фонтаны будут обеспечены водой каждый день.

Кроме того, мы легко можем пустить воду на любой высоте в небольших искусственных руслах, создавая водопады, каскады, причудливые и красивые уголки.

Уже сейчас художники-декораторы изобретают электрическое устройство для эффектного освещения фонтанов и струй падающей воды.

Химкинский парк с одной стороны непосредственно будет примыкать к плотине, с другой—к Покровско-Глебовскому парку, с третьей—к озелененной линии канала. Таким образом, от Покровского-Стрешнева до моста Ленинградского шоссе создается сплошной зеленый массив. Здесь будет один из самых здоровых и, пожалуй, самый красивый район „Большой Москвы".

Близость большого водного зеркала, обилие деревьев и цветов, современная советская архитек-

тура жилых зданий—все это сольется в единый культурный ансамбль социалистического города.

И никогда не изгладится память о первых строителях этого уголка Сталинской Москвы, о тех, чьими руками созданы гранитные пристани, мраморные стены и башня, веселая лужайка, прекрасное „Подмосковное озеро".

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Это было вчера .	3
Это будет завтра .	5
Как это началось . . .	8
Сметка и героика . . .	12
Свайно-бетонный период	18
От миллионов к тысячам и сотням	22
Конец одной экскурсии .	26
Архитектор А. М. Рухлядев рассказывает о проекте	32
Маленькое путешествие .	41
Новый район Москвы	47

Техредактор П. ЛУХТИКЕР. Обл. худ. М. Коленцева. Коррект. А. Кузнецов.

Сдано в набор 11/III-37 г. Подписано к печати 7/IV-37 г.

Зак. 1393 Типография МВС и Дмитлага НКВД СССР Тир. 3000 экз

БИБЛИОТЕКА „ПЕРЕКОВКИ" 70

ИЗДАНИЕ КУЛЬТУРНО - ВОСПИТАТЕЛЬНОГО ОТДЕЛА
ДМИТЛАГА НКВД СССР